

営業係数とは

中等 Y.Y

1. 営業係数とは

100円の営業収入を得るのに、どれだけの営業費用を要するかを表す指数。主に鉄道路線やバス路線の経営状態を表す指標として使われる。100未満であれば黒字、超えれば赤字である。(例:あ 27 系統 あざみの~すすき野団地 営業係数 60 と書いてあれば黒字。60 の部分が 100 を超えていれば赤字という見方)。

営業係数をよく用いたのは国鉄などの鉄道事業者である。しかし最近ではバス路線でも営業係数というものが使われるようになってきている。

例えば、京都市営バスは時刻表の下にその系統の営業係数を書き、青い字で書かれていたら黒字路線、赤い字で書かれていたら赤字路線など市民にもわかりやすいようにしている。また、算定範囲というものもあり、鉄道管理局全体の営業係数は管理局間の特徴を把握するため使用しており、部門別の営業係数というのは管理局管内の収支を旅客収支、貨物収支に区分して営業係数を算出し、比較に使用している。よくみられるのは線区ごとの営業係数であり、幹線系線区、地方交通線系線区の営業係数(例:東海道本線、芸備線)は管理局ごとに算出して比較。新幹線、在来線の営業係数(例:東北新幹線、横浜線)はその方向全体の動向を把握するため使用。合算した場合の総合的な収支も計算された。個別線区の営業係数は、ドル箱路線(山手線)やローカル線(只見線)のリストアップ時によく使われた。

また、その根拠はどの括りで計算するにせよ、営業係数の算出に当たっては次のような要素を合算して収入・支出を計算し、その後支出を収入で割って営業係数を求める。基本的には一般の会計学で使用されている概念を応用したものである。

～収入

旅客収入、貨物収入、関連事業収入: 構内営業や駅ビル事業などからの収入、営業外収入、雑収入

～支出

人件費:要員の給与、退職金、共済組合負担金に分かれる。物件費:動力費など。資本
関係経費:電化、線増、新線建設等に伴う減価償却など

2.国鉄時代の営業係数

国鉄の財務状況が赤字となった1964年(昭和39年)以降も、運賃の値上げは国会の議決事項である旨が日本国有鉄道法により規定されたままであり、1975年(昭和50年)以前は物価高騰に比較して貨客運賃の値上げは抑制され続けた。これらのことから、地方交通線ばかりでなく幹線もほとんどが赤字であり、常に黒字を計上していたのは昭和50年代から国鉄末期には以下の線区程度であったと言われる。

新幹線(東海道新幹線・山陽新幹線を一括して計上)、山手線、高崎線、横浜線、根岸線、総武本線

なお、国電区間の路線は環状線としての性格を持ち、放射路線と乗り継ぐための短距離利用者(初乗り運賃が占める割合が高く、キロ当たりの単価が高い)が多いため、黒字を計上しやすかった。しかし、最悪期には国電区間を中心とした首都圏19線区(全て在来線)全体の営業係数は100を超過していた。首都圏の営業係数が再度100を切ったのは1977(昭和52)年度のことであるが、この年の利益は僅か6億円で過ぎなかった。その後、人口集中の恩恵を着実に受け、又、値上げが毎年のように繰り返され、旅客逸走(国鉄離れ)を上回る収入があったこと、人員整理が徐々に進められていったことから、順調に営業係数は改善し、1982年(昭和57年)には19線区中11線区で営業係数が100を切ることとなった。

その中でも特に赤字路線とされる路線は以下のものである。このような路線は営業係数が3,000から4,000を上回る路線である。主な理由として乗客数(営業収入)が極端に少ないことや、保線費用が除雪等のため多くかかることなどが要因だった。

美幸線、深名線、万字線、湧網線、興浜北線、白糠線、丸森線、室木線、漆生線、添田線、宮原線(特定地方交通線として全ての路線が廃止され、第三セクター方式で阿武隈急行が運行する丸森線を除き、バスに転換された)。

営業係数は政府や国鉄が赤字ローカル線の廃止論議をする際によく登場していたが、実際に赤字83線や特定地方交通線の取り組みで廃止対象となる基準には路線の距離や輸送密度などが用いられ、赤字額が膨大であることを理由にはされていない

3. 国鉄分割民営化後

このような営業係数は、公共企業体であった国鉄が民営化されてJRとなつてからは、線区別の公表はされなくなった。国鉄民営化後は『鉄道統計年報』にて、鉄道事業者毎に公表されている。

週刊東洋経済 2010 年(平成 22 年)4 月 3 日号にて、ジャーナリストの梅原淳が民営化直前の営業収支をもとに輸送人員の推移や各社の収支を材料に推測した、線区別の営業係数の「試算」が掲載されている。JR 北海道は、2015 年 11 月 6 日に発表した 2015 年度 9 月期中間決算にて、輸送密度が 500 人未満の線区別の営業係数を初めて公表した。更に 2016 年には、全線区別の営業係数を公表した。経営悪化などを理由として公的な介入がなされたり、検討されている場合には、検討会の配布資料などとして、線区別の営業係数が公表されることがある。

2022 年に国土交通省が公表した鉄道事業者各社へのアンケート結果では、事業者から「営業係数の算出は各社独自の基準でなされており、他事業者間で比較できない」と指摘されている。

4. バス路線

鉄道と違いバスは路線の設定が柔軟に行えるため赤字路線は廃止することが多いが、過疎地ではバスが唯一の交通手段でスクールバスとして機能している例もあり、廃止には地元との協議が必要となる。

利用者に現状を知ってもらうためとして、公営交通には営業係数を公表する事業者もある。名古屋市交通局では市営バス(公営バス)の赤字額が大きいと、毎年バスターミナルなどに各線の営業係数を示した表を貼り、「あと 1 回乗って下さい」などと利用客に現状をアピールしている。また、京都市交通局ではすべての停留所の時刻表に当該系統の営業係数を掲示している。

鉄道開業の影響を受けることもあり、仙台市営バスでは仙台市地下鉄東西線の開通で競合する黒字路線を廃止したことで、全路線で営業係数が 110 以上となった。ワースト 1 位のハツ森線は 1826 となっていた。

5. 各鉄道事業者が計上している営業係数

ここに書いていないが、輸送密度等も知りたい場合はこちらの動画をお勧めする。

→<https://youtu.be/---XogcFGnE>

【令和元年度版】旅客鉄道事業者 176 社の実力をランキング。輸送密度、営業係数、キロ当たり損益で各社の数値を比較 — 鐵坊主様

まずは、各地方 JR からだ。

【JR 北海道】 2022 年度第 3 四半期 線区別の収支とご利用者状況について

https://www.jrhokkaido.co.jp/CM/Info/press/pdf/230308_KO_SenkubetsuSyusi.pdf

ワーストランキング

- 1.根室線 富良野～新得 2610
- 2.根室線 滝川～富良野 1354
- 3.室蘭線 沼ノ端～岩見沢 1050

【JR 東日本】 2021 年度線区別収支

<https://www.jreast.co.jp/company/corporate/balanceofpayments/pdf/2021.pdf>

ワーストランキング

- 1.陸羽東線 鳴子温泉～最上 20031
- 2.久留里線 久留里～上総亀山 19110
- 3.飯山線 戸狩野沢温泉～津南 14839

【JR 東海】「100 円稼ぐのに 10 万円も掛かる路線」がある JR 東海・JR 西日本の営業係数を独自試算 —東洋経済オンライン

※JR 東海のみは線区別収支を公表していないので、代替として 2014 年度を参照。

<https://toyokeizai.net/articles/-/195313>

ワーストランキング

- 1.名松線 415
- 2.太多線 201
- 3.参宮線 197

【JR 西日本】 2022 年度 輸送密度 2,000 人/日未満の線区別経営状況に関する情報開示

https://www.westjr.co.jp/press/article/items/221130_00_senkubetukeieizyoukyou.pdf

ワーストランキング

- 1.芸備線 東城～備後落合 23687
- 2.木次線 出雲横田～備後落合 7453
- 3.芸備線 備後落合～備後庄原 4702

【JR 四国】 2021 年度線別収支及び営業係数の公表について

https://www.jr-shikoku.co.jp/03_news/press/2022%2011%2008%2003.pdf

ワーストランキング

1. 予土線 北宇和島～若井 1761
2. 牟岐線 阿南～阿波海南 1096
3. 予讃線 向井原～伊予大洲 626

【JR 九州】 2019 年度 JR 九州の赤字路線ランキング 輸送密度 2000 未満の路線はピンチ

<https://youtu.be/qo-d3qdAKSU>

※JR 九州では営業係数を公開していないため、有志の方による計上を参照。

ワーストランキング

1. 日南線 油津～志布志 1039
2. 指宿枕崎線 指宿～枕崎 923
3. 豊肥本線 宮地～豊後竹田 870

全 JR 営業係数ワーストランキング

1. JR 西日本 芸備線 東城～備後落合 23687
2. JR 東日本 陸羽東線 鳴子温泉～最上 20031
3. JR 東日本 久留里線 久留里～上総亀山 19110
4. JR 東日本 飯山線 戸狩野沢温泉～津南 14839
5. JR 西日本 木次線 出雲横田～備後落合 7453

6. 終わりに

今回調べてみると、JR 東日本と西日本の赤字路線の多さが他路線と比べて目に見えて多いことが分かった。しかし、これら二つの路線はドル箱路線を数多く抱えており、同様に JR 東海、九州も問題ではないが、JR 北海道、四国はほぼすべての路線が赤字となっており、ドル箱路線が一つもないところが気になった。今後北海道、四国以外の路線で、廃止となる路線はあまり見受けられないが、北海道、四国では増える可能性があると考えられる。今後の動向について注視する必要があるようだ。